

مركز البيان للدراسات والتخطيط

Al-Bayan Center for Planning and Studies

موقف إيران من الممرات الجِديدة: طريق التنمية نموذجاً

علي نجات

سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركز مستقلٌّ، غيرُ ربحيٍّ، مقرُّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حولَ قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصّ العراق بنحو خاصٍ، ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليلٍ مستقلٍّ، وإيجاد حلول عمليَّة جليَّة لقضايا معقدة تهمُّ الحقليْنِ السياسي والأكاديمي.

ملحوظة:

لا تعبِّر الآراء الواردة في المقال بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز، وإنَّما تعبِّر عن رأي كتابِها.

www.bayancenter.org
info@bayancenter.org

Since 2014

موقف إيران من الممرات الجديدة: طريق التنمية نموذجاً

علي نجات*

المقدمة

خلال العقد الماضي، أصبحت قضية الممرات من أهم القضايا في المجالين السياسي والاقتصادي. وتُعتبر الممرات بمثابة شرايين للتجارة الإقليمية والدولية، ولها القدرة على تقريب المناطق الجغرافية من بعضها البعض من خلال السكك الحديدية والطرق السريعة وخطوط الأنابيب. لقد سعت العديد من الدول بجدية إلى إنشاء ممرات إقليمية ودولية منذ عام 2010؛ تحاول البلدان التي تسعى إلى استخدام مزاياها الجيوسياسية لتحقيق المصالح الوطنية والمتعددة الأطراف زيادة المزايا الاقتصادية من خلال إنشاء ممرات دولية والانضمام إليها. ويعد العراق من الدول التي تسببت فيها عقود من الأزمات والحروب في عدم تحقيق المزايا الجيواقتصادية بسبب طبيعة الأزمات.

وفي هذا الصدد، فإن مبادرة طريق التنمية هي جهد يبذله العراق لإخراج هذا البلد من القيود الجيوسياسية في أثناء إعادة بناء البنى التحتية للممر والموانئ والطرق والسكك الحديدية. وبعد تطوير مشروع ميناء الفاو، سيعمل العراق على تقليل اعتماده على الموانئ الخليجية والعبور البري من الدول الأخرى لخلق موقع مماثل في إدارة الترانزيت. لذلك، ومن منظور إقليمي، سيساعد مشروع طريق التنمية على تعزيز الدور الجغرافي الاقتصادي للعراق كنقطة ربط بين الخليج وآسيا وأوروبا.

وفي هذا الصدد، استضافت العاصمة العراقية بغداد، في 27 أيار/مايو 2023، مؤتمراً إقليمياً لوزراء النقل لدول الخليج وإيران وسورية وتركيا والأردن، فضلاً عن ممثلين من الاتحاد الأوروبي والبنك الدولي. وقد خُصص المؤتمر بشكل أساسي لطرح خطة الحكومة العراقية إنشاء ما تسميه بـ "طريق التنمية"، وهو مشروع استراتيجي ضخم يهدف إلى جعل العراق ممراً لانتقال البضائع والسلع بين آسيا وأوروبا.

طريق التنمية الذي يروج له العراق، يتوقع أن يكون جاهزا بحلول عام 2028، ويهدف إلى تعزيز التجارة بين دول المنطقة، وسيكون بمثابة همزة الوصل التي تربط بين أوروبا وتركيا والخليج. ومن المتوقع أن تصل الأرباح السنوية للمشروع إلى قرابة 4 مليارات دولار، فضلاً عن توفيره 100 ألف

*كاتب وباحث إيراني متخصص في شؤون الشرق الأوسط.

فرصة عمل، إذ سيتحول من خلاله العراق إلى محطة رئيسة للتجارة ومحطة نقل كبرى بين آسيا وأوروبا ينخفض فيه زمن الرحلة البحرية من 33 يوماً إلى 15يوماً. وتصل كلفة المشروع إلى 17 مليار دولار، 10 منها لشراء قطارات كهربائية سريعة تنقل الحمولات في غضون 16 ساعة.

وقد أثار طريق التنمية الذي طرحه العراق، الكثير من التساؤلات بخصوص موقف الدول الإقليمية من المشروع الجديد الذي يربط قارتي آسيا بأوروبا عبر تركيا، لاسيما إيران. لذلك تسعى هذه الورقة البحثية إلى تحليل وجهة نظر إيران بشأن ممر طريق التنمية. وفي هذا الصدد، وبعد دراسة مكانة إيران في الممرات الإقليمية والدولية، سيتم بحث موقف إيران بشأن الممرات الجديدة في المنطقة، مع التركيز على طريق التنمية العراقي.

موقع إيران في الممرات الدولية

الموقع الفريد للجغرافيا السياسية والاقتصادية لإيران كان موضع اهتمام خلال القرون الماضية، والذي حول إيران عملياً إلى أحد المحاور المهمة للتجارة البرية في العالم، وأصبح مفترق طرق حضاري. ويعد مؤشراً على هذه القضية المهمة، هو وجود إيران المركزي والحاسم في طريق الحرير، والذي تم الاعتراف به في التجارة الدولية لما لا يقل عن 1800 عام، وتفسير غراهام فولر[1] لإيران على أنها المركز الجيوسياسي للعالم في كتابه بعنوان «قِبلة عالم» الذي يفسر موقع الجغرافيا السياسية لإيران بشكل جيد. نتيجة لتواجد إيران جغرافياً على تقاطع ثلاث قارات (إفريقيا وأوروبا وآسيا) في منطقة الشرق الأوسط، فإن إيران تستطيع أن تربط بين شمال وجنوب وشرق وغرب العالم.

تتمتع إيران بموقعها الاستراتيجي الحساس في مركز الطاقة بين الخليج وبحر قزوين، مما يخولها الوصول إلى مصادر الطاقة في الشمال والجنوب من جانب وإلى المياه الإقليمية من الجانب الآخر، لذلك وكما يشير الخبراء، فإنها تعد أقصر طريق يربط بين بحر قزوين والخليج وقطب عبور الطاقة في المنطقة؛ مما دفع بريطانيا وروسيا إلى السيطرة على إيران في القرن التاسع عشر. وقد تم تقديم إيران كمحور يربط بين البر والبحر في نظرية نيكولاس سبيكمان[2] نظرية «إطارالارض» حيث طرح فيها نظريته التي تُدار بها اليوم السياسة الدولية العالمية، وتقوم على أن بالإمكان ضبط حركة العالم عبر مسارين.

1.Graham E. Fuller
2 .Nicholas John Spykman

تتخطى إيران 15 دولة؛ مما يسهل الوصول إلى أسواق آسيا الوسطى والقوقاز ودول جنوب الخليج. لهذا السبب تتأثر إيران بشكل مباشر بالتطورات في الخليج وشرق البحر المتوسط من جهة، وجنوب آسيا وآسيا الوسطى والقوقاز من جهة أخرى. وبحسب تيم مارشال[3] في كتاب «سجن الجغرافيا» فإنه يعتبر دول آسيا الوسطى في مأزقاً استراتيجياً؛ بسبب كونها غير ساحلية، وتتصل بالبحار الإقليمية بأقل تكلفة عبر إيران. كما أن تمكن إيران من التحكم بمضيق هرمز وحده ينقذها من العزلة الجيوسياسية، ويخلق ثقلاً سياسياً واقتصادياً وتجارياً لها.

أصبحت كلمة «الممرات» واحدة من أكثر المصطلحات استخداماً في الأدبيات السياسية والاقتصادية في إيران لفترة طويلة. حيث تقع إيران في موقع استراتيجي، كان يُعرف قديماً بمفترق طرق الحضارات من خلال وقوعها في قلب طريق الحرير، أقدم ممر بري في العالم. وقد تربط إيران اليوم بين الشرق والغرب، والشمال والجنوب والعالم، ومن ثم تعتبر نقطة التقاء جهات العالم الأربعة. تقع هذه الدولة في منطقة الشرق الأوسط الهشة من حيث موقعها الجغرافي في جنوب غرب آسيا، حيث تربط الهند وروسيا عبر ممر الشمال الجنوبي، وتربط آسيا وأوروبا عبر الشرق والغرب الممر أو طريق الحرير الجديد، الذي يربط آسيا الوسطى والقوقاز وتركيا وأوروبا الغربية من خلال الممر تراسيكا، وتربط جنوب شرق آسيا بشمال غرب أوروبا في ممر جنوب آسيا، وتربط أعضاء منظمة التعاون الاقتصادي (ECO)، وأيضاً حلقة الوصل بين دول آسيا الوسطى إلى البحار والخليج في اتفاقية عشق آباد.[4]

بالقرب من الحدود الجغرافية لجمهورية إيران الإسلامية، في الاتجاه من الغرب إلى الشرق، يوجد ممر تراسيكا (TRASECA)، الذي يوفر اتصالاً بين أوروبا والبحر الأسود والقوقاز وبحر قزوين وآسيا الوسطى، وبالتالي مع آسيا. تم تشكيل ممر تراسيكا، أو ممر أوروبا – القوقاز – آسيا، من قبل الاتحاد الأوروبي في مؤتمر عقد في بروكسل عام 1993، في البداية بـ 8 دول، والذي وصل الآن إلى 13 دولة. حالياً، تعد دول جمهورية إيران الإسلامية وكازاخستان وقيرغيزستان وأوزبكستان وأذربيجان وأرمينيا وجورجيا وأوكرانيا ومولدوفا ورومانيا وبلغاريا وتركيا أعضاء في هذا الممر. ينشئ الممر رابطاً تجارياً وعبوراً بين أوروبا والقوقاز وآسيا الوسطى. الغرض الرئيسي من هذا الممر هو العلاقات الاقتصادية واتصالات التجارة والنقل على طول هذا الممر في منافسة مع ممر الصين

3 .Timothy John Marshall

4. حسن نورعلي وعباس أحمدى، «تحليل الدور الجيوسياسي لإيران في الممرات الدولية» (واكاوى نقش ژئوپليتيكى ايران در كريدورهاى بين‌المللى)، أبحاث الجغرافيا البشرية، رقم 54، العدد 3، خريف 2022، ص 1175.

والشرق الأوسط وأوروبا.[5] يعد هذا الممر أحد ممرات النقل النشطة في مجال النقل بين أوروبا وآسيا في شمال إيران وموازٍ للممر الشرقي الغربي لإيران. إلا أن تعاون إيران مع هذا الممر، الذي أنشأ طرقا وسككاً حديدية بين أوروبا وآسيا ليس له أي فوائد لإيران، ووفقا لبعض السياسيين الإيرانيين، فهو يعتبر وسيلة للالتفاف على إيران.



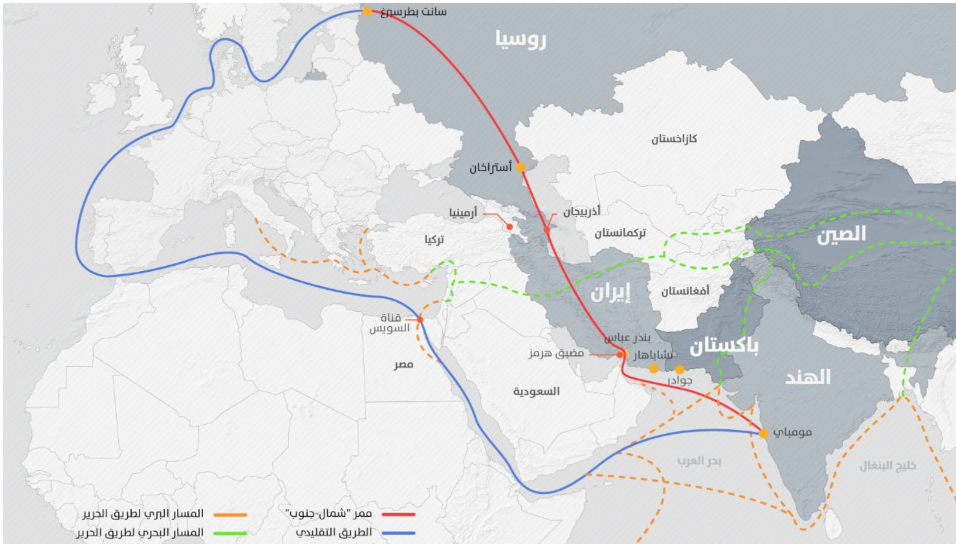
الممر الثاني الأكثر أهمية الذي تعد إيران عضواً فيه هو الممر الشمالي الجنوبي (INSTC). بعد انهيار الاتحاد السوفيتي تم التخطيط لمشروع ربط أوراسيا من قبل الهند وروسيا، وتم توقيع اتفاقيةً بين روسيا والهند وإيران في سبتمبر/أيلول 2000 لتأسيس ممر النقل الدولي الشمالي الجنوبي، انضمت إلى الاتفاقية خلال السنوات التالية دول كازاخستان وبيلاروسيا وعمان وطاجيكستان وأذربيجان وأرمينيا وسوريا كما انضمت إليهم بلغاريا كعضو مراقب.

والغرض من هذا الممر هو ربط ميناء شرق مومباي في الهند عبر ميناء تشابهار وانزلي الإيراني؛ ومن ثم أذربيجان إلى أستارا خان وسانت بطرسبرغ الروسية. وقد ازدادت أهمية ميناء تشابهار وتطويره بسبب محاولة الهند تجاوز ميناء جوادر الباكستاني، كما أن المنافسة بين الهند والصين كقوى آسيوية ناشئة للارتباط بأوروبا تجعل إيران مكاناً للمنافسة بين هاتين الدولتين، والتي إذا

5. زهرا مشفق، «إضعاف موقف إيران في الممرات الدولية» (تضعيف جايگاه ايران در كريدورهاى بين‌المللى)، الأمن الاقتصادي، العدد الثالث، صيف 2019، ص52.

تم استخدامها بشكل صحيح ستجلب العديد من الفوائد للبلاد. وأهم ما يميز هذا الممر مقارنة بالطرق البديلة هو اختصار الطريق بنسبة 40% وهو أرخص بنسبة 30% مقارنة بقناة السويس لنقل البضائع. كما لا يمكن تجاهل المزايا الاقتصادية لهذا المسار بالنسبة لإيران، ومن المتوقع أن تحصل إيران على 30 مليار دولار سنوياً من خلال تنفيذ هذا المشروع.

يُظهر سبب استثمار الهند في تشابهار والحصول على إعفاء من العقوبات الأمريكية في ظل رئاسة ترامب مدى أهمية هذا الممر للقوى الاقتصادية الناشئة في العالم. كما أن مساومة الهند على تشابهار ستزيد بوضوح أوراق اللعب الجيوسياسية الإيرانية إذا تم الانتهاء من هذا المشروع، بما في ذلك حقيقة أن ربط مصالح الجمهورية الأذربيجانية بإيران سيتم تقليل المشاكل الأمنية للبلاد في الحدود الشمالية الغربية.



وبعد مضي أكثر من عقدين على توقيع كل من روسيا وإيران والهند عام 2000 على الوثيقة الأولى لإنشاء الممر الدولي للنقل بين الشمال والجنوب (INSTC)، بدأت طهران في منتصف عام 2022 بنقل البضائع من ميناء أستارا خان الروسي، مروراً ببحر قزوين، فميناء أنزلي الإيراني، ثم النقل برا إلى المياه الخليجية، على أن يتم شحن الحمولة بحرا إلى ميناء نهافا شيفا الهندي.[6]

6. «إيران تفعّل ممر شمال – جنوب الدولي.. هل يصبح بديلا لقناة السويس؟»، الجزيرة نت، 23 يوليو 2022، على الرابط:
https://www.aljazeera.net/ebusiness 2022/6/23

وهناك أمر مهم آخر لإيران وهو مبادرة الحزام والطريق (One Belt One Road). حزام واحد، طريق واحد وتسمى أيضاً مبادرة الحزام والطريق (OBOE)، كما تعرف أيضاً بـ طريق الحرير الجديد، هي مبادرة صينية قامت على أنقاض طريق الحرير في القرن التاسع عشر من أجل ربط الصين بالعالم، لتكون أكبر مشروع بنية تحتية في تاريخ البشرية.

ومن المفترض أن يحل هذا الممر، الذي يجمع بين الطرق البحرية والبرية، محل طريق الحرير القديم الذي يربط آسيا بأوروبا. وهذا المشروع الطموح، الذي تنتهجه الصين، يشمل الموانئ والطرق والسكك الحديدية، ويذهب إلى تغيير النظام الجيوسياسي للعالم لصالح الصين. الهدف العملي لهذا المشروع هو جعل الصين في متناول العالم أجمع بشكل أفضل للتجارة، الأمر الذي له بالطبع آثار ثقافية واجتماعية وسياسية.

ووفقاً لمركز الأبحاث الأمريكي مجلس العلاقات الخارجية (CFR) حتى الآن، فإن 147 دولة، والتي تمثل ثلثي سكان العالم، وتشكل 40% من الناتج المحلي الإجمالي للعالم، قد وقعت على المشروع، أو أعربت عن رغبتها في القيام بذلك. وعلى طريق الحرير القديم، تحتل إيران موقعاً محورياً؛ في طريق الحزام الأول الحالي. حيث تقع إيران في غرب آسيا وشرق القوقاز وآسيا الوسطى وجنوب آسيا وغرب العالم العربي وجنوب الخليج والمحيط الهندي. ومنذ العصور القديمة، كانت إيران هي الطريق الرئيسي الذي يربط بين الشرق والغرب، ولهذا فهي تتمتع بسمعة «جسر الطريق الأوراسي» و «الممر الجوي بين الشرق والغرب».[7]

تنظر الصين إلى إيران باعتبارها دولة محورية من الناحية الاستراتيجية. فإيران تُعتبر مصدراً أساسياً للطاقة بالنسبة لبيجين، ودولة كبيرة من حيث المساحة وعدد السكان، وقريبة من مضيق هرمز وبحر قزوين. وفوق ذلك، تمثل إيران حجر الزاوية في ممر جنوب-غرب آسيا الاقتصادي، وهو أحد أهم روافد مبادرة الحزام والطريق للربط بين الصين والشرق الأوسط. لذلك يُنظر إلى مشاركة إيران في مشاريع المبادرة باعتبارها حاسمة لإنجاحها. وترى الصين إيران أيضاً باعتبارها ثقلاً استراتيجياً موازياً للولايات المتحدة في المنطقة[8]. وفي هذا السياق قال السفير الصيني لدى طهران

7. تيان زنجبينج،«مكانة إيران في مبادرة الحزام والطريق والتعاون الصيني الإيراني»، موقع سيتاوا، 16 تموز/يوليو 2021، على الرابط: https://www.seetaoa.com/list 127.html

8. «علاقات الصين مع إيران بعد انتخاب إبراهيم رئيسي»، مركز الإمارات للسياسات، 7 تموز/يوليو 2021، على الرابط: https://epc.ae/ar/details/scenario/alaqat-alsiyn-ma-a-iran-baed-aintikhab-ebrahim-raisi#

تشانغ هوا، إن إيران لطالما لعبت إيران دوراً مهماً كمفترق طرق حيوي وحاسم على طريق الحرير وحتى اليوم، لدى الرئيس الصيني شي جين بينغ نظرة إيجابية لدور إيران في مبادرة الحزام والطريق.[9]

وبالإضافة إلى ذلك، فإن مكانة إيران في معاهدة عشق أباد مهمة للغاية. معاهدة عشق آباد وقعت في عام 2011 بين دول عمان وقطر وتركمانستان وكازاخستان وإيران في محاولة لربط آسيا الوسطى بالمياه الدولية عبر إيران، وقد ازدادت أهميتها مع انضمام الهند إليها في عام 2018 وإمكانية ربط هذه الدول بالهند عبر إيران ايضاً. وكما ذكرنا سابقا، فإن الجمهوريات التي نالت استقلالها عن الاتحاد السوفيتي في آسيا الوسطى محاطة باليابسة ونتيجة لذلك فإن إيران هي السبيل الوحيد بالنسبة لهذه الدول للوصول إلى المياه الإقليمية. وعليه فإن بإمكان إيران إيصال الطاقة من تركمانستان وكازاخستان إلى المياه الإقليمية، ومن ناحية أخرى عبر تركيا إلى أوروبا.

كيف تنظر إيران إلى الممرات الإقليمية الجديدة؟

الممر هو في الأساس مدخل يستخدم لنقل البضائع. ويتم استخدام وسائل نقل مختلفة (الطرق البرية والسكك الحديدية والبحرية) في كل ممر. ومن حيث الأهمية العالمية، تنقسم الممرات إلى 5 أقسام: الممرات الوطنية، والممرات الإقليمية، والممرات القارية، والممرات العابرة للقارات، والممرات العالمية. وكقاعدة عامة، تفضل كل دولة استخدام كل قوتها في الاقتصاد الدولي من أجل توفير الأساس الأمثل للدول الأخرى لاستخدام أراضيها لتلبية احتياجاتها الاقتصادية بما يتماشى مع مصالحها الوطنية. وفي غضون ذلك، موقع إيران الجغرافي والجيوسياسي في المنطقة مهم للغاية. ولذلك، حاولت إيران دائماً الاستفادة من هذه الميزة من أجل زيادة قوتها السياسية والاقتصادية في المنطقة. وخلال السنوات الثلاث الماضية، أدت مسألة إنشاء ممرات جديدة والتنافس بين الجهات الفاعلة في هذا الصدد إلى تفاقم الخلافات الإقليمية حول هذه القضية.

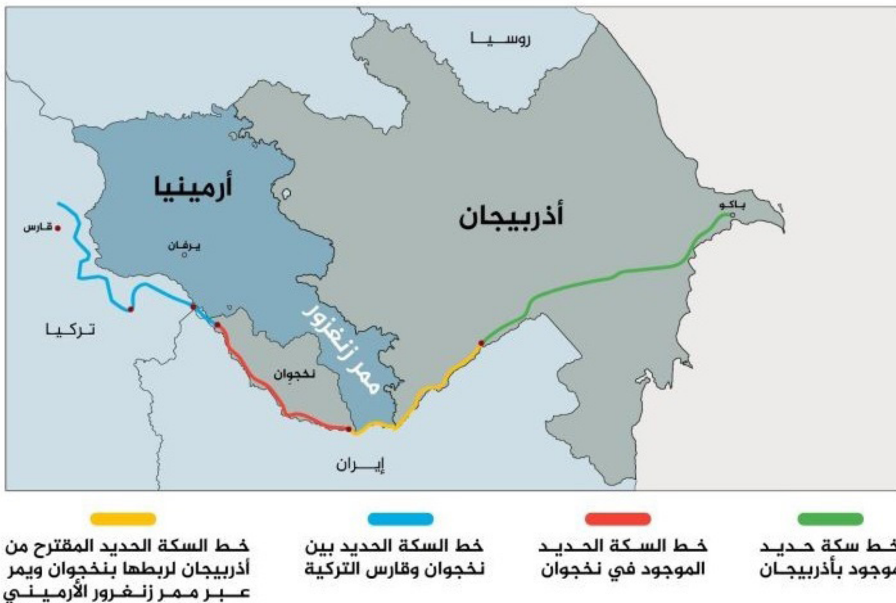
1) موقف إيران من ممر زنغزور

تعارض إيران مشروع إنشاء ممر زنغزور قرب حدودها المشتركة مع أرمينيا. ففي بداية عام 2024، بدأت تركيا الحديث مرة أخرى عن إنشاء ممر زنغزور، ولأول مرة منذ فترة طويلة، حددت موقفها بشأن إنشاء الممر الذي ينبغي أن يربط البلاد بأذربيجان. ووفقاً لوزير النقل التركي، عبد

9. «سفير الصين لدى طهران: إيران ستلعب دوراً مهماً في مبادرة الحزام – الطريق»، وكالة إرنا، 19 آذار/مارس 2023، على الرابط: https://ar.irna.ir/news/85061554

القادر أورال أوغلو، من المفترض أن ينتهي المسار بأكمله في غضون خمس سنوات.

ولم يمض أسبوع على تأكيد الرئيس التركي، رجب طيب إردوغان، على ضرورة استكمال فتح معبر زنغزور الأرميني كونه قضية استراتيجية، حتى خرجت تصريحات من إيران من أعلى المستويات تحذّر من أن أي تغيير في الجغرافيا السياسية لمنطقة القوقاز قد يجعلها غير آمنة ومضطربة. وبينما اعتبر الرئيس التركي أن الأخوّة التركية الأذربيجانية ستصبح أقوى بكثير من خلال فتح الممر، تحدث بالقول: من دواعي سرورنا أن نتلقى إشارات إيجابية من إيران بشأن هذه القضية. لكن سرعان ما ردت إيران على الإشارات الإيجابية بتصريحات حذّرت من خلالها فتح الممر، إذ قال أمين سر المجلس الأعلى للأمن القومي الإيراني، علي أكبر أحمديان، إن أي تغيير في الجغرافيا السياسية لمنطقة القوقاز من شأنه أن يجعل المنطقة غير آمنة ومضطربة بما يفاقم الأزمة القائمة. وأضاف علي شمخاني، الأمين السابق للمجلس الأعلى للأمن القومي خلال لقائه رئيس مجلس الأمن القومي الأرميني، أرمين غريغوريان، في طهران أن أي تغيير في جغرافيا جنوب القوقاز هو عمل مسبب للتوتر. وتابع الناطق باسم الخارجية الإيرانية، ناصر كنعاني، أن بلاده تعارض إجراء تغييرات جيوسياسية في المنطقة، وهذا هو موقفنا الواضح. [10]



10. ضياء عودة، «استراتيجي لتركيا وتهديد لإيران.. ما قصة ممر زنغزور؟»، الحرة، 3 تشرين الأول/أكتوبر 2023، على الرابط: https://www.alhurra.com/syria/2024/04/07

كما أبدت طهران اعتراضاً واضحاً تجاه مخطط هذا الممر، إذ شدد المرشد الأعلى، علي خامنئي، على رفض بلاده إغلاق الحدود مع أرمينيا، وذلك خلال لقائه كلاً من الرئيس الروسي، فلاديمير بوتين، والرئيس التركي، رجب طيب أردوغان، في أثناء زيارتهما طهران، لحضور اجتماع قمة أستانا، في تموز/يوليو 2022، وهو الأمر ذاته الذي كرره الرئيس الإيراني، إبراهيم رئيسي، خلال اتصاله برئيس الوزراء الأرميني، نيكول باشينيان.

وقد يؤثر إنشاء ممر زنغزور على تقليل أهمية إيران الجيوسياسية في المنطقة. فمن ناحية، سيكون لفتح مثل هذا الممر العديد من المزايا التواصلية لتركيا وبعض الدول في آسيا الوسطى والقوقاز، وهذه القضية بدورها يمكن أن تؤثر على الاتصالات والأهمية الجيوسياسية لإيران بالنسبة لهذه الدول. على الجانب الآخر إن احتمال مرور الممر الشرقي الغربي عبر منطقة زنغزور، والذي من المتوقع أن يربط الصين بأوروبا، قد يشكل أيضاً تحدياً للمزايا الجيواستراتيجية الإيرانية ليس فقط في المنطقة، ولكن أيضاً على المستوى العالمي.

ولهذا السبب، رافق الإعلان عن إنشاء هذا الممر معارضة صريحة من جانب طهران. فعلى سبيل المثال، اتهم السفير الإيراني الأسبق في أذربيجان، محمد باقر بهرامي –في تصريح للتلفاز الإيراني– كلا من إسرائيل وبريطانيا وتركيا وأذربيجان بالعمل من أجل خلق عالم تركي عبر إنشاء ممر يمتد حتى تركمانستان وإحدى المقاطعات الصينية ذات الأغلبية الأويغورية. وفي نفس السياق ربط المجلس الإستراتيجي للعلاقات الخارجية في طهران التطورات في منطقة القوقاز بمؤامرة أجنبية، موضحاً أن حرب قره باغ الثانية لم تكن لتحرير هذا الإقليم، بل غطاء لإنشاء الممر التركي للناتو أو ممر زنغزور، وقال إن هذا يعني انتهاكاً للمادة 4 من ميثاق الأمم المتحدة.

تنظر إيران إلى ممر زنغزور على أنه محاولة لحرمانها من عوائد مرور الصادرات التركية إلى دول آسيا الوسطى، كما سيحرمها من رسوم عبور الشاحنات الأذربيجانية إلى إقليم ناخيتشيفان التابع لها في أراضي أرمينيا، وذلك في ضوء الاتفاق الذي وقّعته إيران مع أذربيجان في آذار/آذار/مارس 2021، للعبور إلى الإقليم المتمتع بالحكم الذاتي، بعد تقاعس أرمينيا عن تنفيذ بند في اتفاق الهدنة الموقع مع أذربيجان، برعاية روسية في 9تشرين الثاني/ نوفمبر 2020، بأن تسمح يريفيان بوصول أذربيجان إلى الإقليم. أي أنه في حال إتمام هذا الممر، فإن ذلك يعني أنه لا حاجة لاستخدام الأراضي الإيرانية، للعبور، بل إن إيران ستضطر لدفع رسوم، ربما مضاعفة، للسماح بمرور شاحناتها

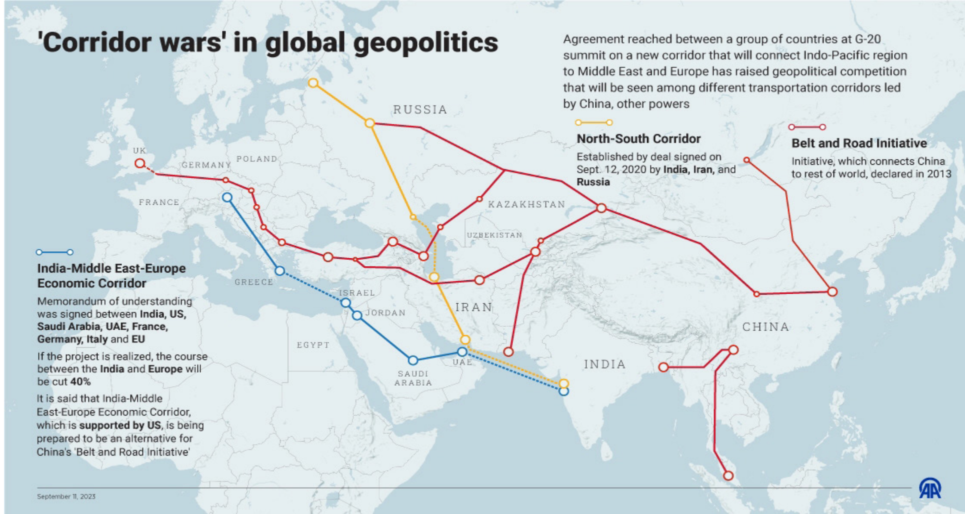
سواء إلى الأراضي الأذربيجانية أو عبر الممر الواقع على الحدود مع أرمينيا. الخلاصة أن إيران تستشعر مدى التهديد الذي يفرضه عليها إنشاء ممر زنغزور، الذي سيحد من نفوذها سياسياً في المنطقة، فضلاً عن تداعياته الاقتصادية السلبية بالنسبة لها.

2) موقف إيران من ممر الهند – الشرق الأوسط – أوروبا

شهدت قمة دول مجموعة العشرين، التي عُقدت بتاريخ 9أيلول/سبتمبر 2023 في العاصمة الهندية نيودلهي، الإعلان عن اتفاق لإنشاء ممر اقتصادي جديد [11] (IMEC) يضم عدة دول، ويربط جنوب آسيا والشرق الأوسط وأوروبا. يعد مشروع الممر الاقتصادي الجديد نتاجاً لإستراتيجية الولايات المتحدة الأمريكية في منطقة المحيطين (الهندي، والهادئ)؛ إذ تسعى واشنطن من خلال مشروعها الجديد إلى تقويض مبادرة الحزام والطريق، وعرقلة تنفيذها من خلال طرح مشروع بديل يساعدها على إضعاف النفوذ الصيني المتزايد في العالم بما في ذلك منطقة الشرق الأوسط. وفي هذا السياق، أشارت مجلة نيوزويك الأمريكية أن مبادرة الحزام والطريق الصينية تساهم في تعزيز النفوذ الجيوسياسي للصين في جميع أنحاء (آسيا، وإفريقيا، وأوروبا)، مما يؤدي إلى إضعاف النفوذ الأمريكي في هذه المناطق، خاصة في ظل ما لاقته المبادرة الصينية من دعم واسع من قبل دول الشرق الأوسط. وأضافت المجلة الأمريكية أن مشروع الممر الاقتصادي الجديد بين (الهند، والشرق الأوسط، وأوروبا) يعد خطوة تاريخية لمواجهة نفوذ الصين المتزايد ولتطوير البنية التحتية على مستوى العالم.

في الواقع بعد الاجتماع الأخير لمجموعة العشرين والإعلان عن إطلاق ممر الهند – الشرق الأوسط – أوروبا، اشتدت معركة الممرات للحصول على الحصة الأكبر من التجارة العالمية. توضح الخريطة أدناه مسارات الممرات الرئيسية الثلاث؛ ويمثل المسار الأزرق الممر العربي المتوسطي الذي يربط الهند بأوروبا. والطريق الأصفر هو الممر الشمالي الجنوبي المخطط لربط روسيا بالهند عبر إيران. وتمثل الخطوط الحمراء أيضاً فروع مبادرة الحزام والطريق الصينية. وبحسب الخبراء، فإن الهدف الأهم للممر الهندي الأوروبي هو التنافس مع القوة المتنامية للصين في المنطقة وتقليل الأهمية الجيواقتصادية لإيران وتركيا.

11. India Middle East Europe Economic Corridor



وقد جاء الإعلان في أثناء قمة العشرين في نيودلهي عن ممر اقتصادي عالمي جديد، بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا؛ إذ اتفقت عدة دول (أمريكا، والسعودية، والهند، والإمارات، والأردن، وإسرائيل، وأطراف أوروبية عدة) على شراكة تاريخيّة لدعم البُنية التحتيّة العالميّة. لكنّها شراكةٌ تضعُ علامات استفهام على مستقبل مشروع "الحزام والطريق" الصّيني، كما من المحتمل أنْ تُؤدّي إلى إجهاض مشروع الممرّ الشمالي – الجنوبي الذي سعت كل من: الهند، وروسيا، وإيران إلى تطبيقه خلال السنوات الماضية، وظلّ يواجهُ عراقيلَ عدّة، مُعظمُها متعلق بالجانب الإيراني الرّازح تحت العُقوبات.

ومن المحتمل أنْ يؤدي الإعلان عن الممرّ الجديد إلى تراجُع إيران عن فكرة تفعيل الممرّ الشمالي – الجنوبي الذي باتت فرص تحقيقه، وجدواه الاقتصادية موضِعَ تساؤُل كبير، والتوجه بدلاً من ذلك إلى محاولة تشكيل تحالف خاسرين من تفعيل الممر الجديد. وفي هذا السياق قد تستهدفُ الجهودُ الإيرانية أطرافاً مثل الصين وتركيا. وبعيداً عن الجدل بشأنِ جدوَى مثل هذه الجهود الإيرانية المحتملة، من الممكن أن نرى في المدى القريب نشاطاً إيرانياً لجلب انتباه الصين، بُغية تفعيل المحطة الإيرانية في ممرات الحزام والطريق؛ إذْ كانت إيران، ولا تزال ممتعة للغاية من محاولاتٍ متنامية لتجنب المرور بالأراضي الإيرانية في خطة الحزام والطريق الصينية.[12]

12. محمد الزغول،«الممرّ الاقتصادي الهندي-العربي-الأوروبي: هل يدفع إيران لتشكيل «تحالف خاسرين» في المنطقة؟»، مركز الإمارات للسياسات، 18 أيلول/سبتمبر 2023، على الرابط:
https://epc.ae/ar/details/brief/almmr-alaiqtisadi-alhindi-alarbi-al-uwrubiy

وقال مايكل كولغمان مدير معهد جنوب آسيا بمركز ويلسون في منشور عبر منصة "إكس" إن الاتفاق يمكن أن يغير قواعد اللعبة، ويعزز الاتصال بين الهند والولايات المتحدة والشرق الأوسط، بهدف مواجهة مبادرة الحزام والطريق الصينية. ويعني كل هذا أن الطريق أمام الممر بين الاتحاد الأوروبي والهند لن يكون سهلاً. وسيتطلب ضمان نجاحه جهودا دبلوماسية مع الدول الموقّعة على الاتفاقيات وغيرها مثل إيران وروسيا، التي لا يرتبط الغرب بعلاقات دافئة معها. [13]

وهناك رأيٌ سائد في أوساط المحللين والمراقبين في إيران، مفاده أنّ إيران يجري تغييبُها من مختلفِ مشاريع الممرّات الاقتصادية الدولية. وتعززت هذه القناعة بعد قرار الهند وروسيا تكثيف تبادلهما التجاري عبر البحار في أكتوبر من العام الماضي (رغم اتفاق البلدين مع إيران لتفعيل التبادل عبر الممر الشمالي – الجنوبي الذي يمر من إيران). إذْ أعلنت موسكو ونيودلهي عزمَهُما تفعيلَ طريقٍ بحريّةٍ جديدةٍ للتبادُل التجاري. كما تكرّرت هذه القناعة حينَ حاولت الصين تفادي إيران في مشاريعها لممرات الحزام والطريق، وحين غيّرت الإمارات وتركيا ممرهُما للتبادُل ليمر عبر العراق بدلاً من أنْ يمرّ عبر إيران. وعلى الرغم التبايُن بين المحللين في تفسير الأسباب، فإن القناعة العامّة هي غياب إيران عن مخططات الممرات الدولية.

في هذا السياق، يمكنُ فهمُ الموقفِ الإيراني من الممر الهندي — العربي – الأوروبي الجديد. فهو من وجهةِ النظر الإيرانية مشروعٌ آخر يُكرس تغييب إيران من الممرات الاقتصادية الدولية؛ عبرُ تفادِي المرور بأراضيها. لكنّه هذه المرة مشروع عمليّ، وضخم، لنقل 300 مليار يورو من البضائع في كل عام. وقد ترى طهران في الممرّ الجديد انحيازاً هندياً إلى الكُتلة العربية في المنافسة الجيواقتصاديّة الإقليميّة، خُصوصاً أنّه جاء بعد احتفاء الهند بعضوية إيران في "بريكس"، وبعد اجتماعات هندية – إيرانية طرحَت موضوعَ تفعيلِ العمليّات التنفيذية في تشابهار. والحقيقة أنّ المجالَ السياسي الإيراني رأى في المشروعِ مؤشّراً آخر على نهاية حلم الممر الشمالي–الجنوبي لأنّه ببساطة، يربط الهند بالغرب عبرُ ممر بديل؛ أكثر أمناً، وأقل تكلفة، وأكثر سرعةً من ممر الشّمال – الجنوب.

وقد ترى الأوساط الأمنيّة والعسكريّة في طهران بأنّ الممر الهندي — العربي – الأوروبي الجديد أكثرُ من مشروع اقتصاديّ بحت. وقد اعتبر بعضُ التحليلات الصادرة عن هذه الأوساط أنّ انخراط المملكة العربية السعودية في الممرّ يُمثّل خطوةً أُخرى باتّجاه التطبيع العربي–الإسرائيلي، وحركة جديدة في سياق بناء طوق اقتصاديّ–أمنيّ من حولِ إيران، لمحاصرَتها اقتصاديّاً، وأمنيّاً. وبالتالي، فإنّ هذه

13. «هل يكون الممر الهندي بديلًا غربياً لطريق الحرير الصيني»، صحيفة العرب، 2023، على الرابط:
https://alarab.co.uk

الأوساط العسكرية، قد تتعاملُ مع المشروع باعتباره قادماً من اعتبارات أمنيّة استراتيجيّة تستهدفُ الأمن والمكانة الإيرانية. [14]

وتعتقد وزير مفوض الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، سامية بيبرس أن موقع إيران الجغرافي على مفترق الطرق بين (الشرق الأوسط، وآسيا) يمنحها نفوذاً كبيراً في المنطقة، كما أن قربها من مضيق هرمز، وهو طريق الاتصال الأساسي الأول بين (الهند، والإمارات) يمثل تهديداً واضحاً لمشروع الممر الجديد، ويرجع ذلك إلى أن أي إجراءات تخريبية من جانب إيران أو وكلائها في المنطقة، مثل: التهديد بإغلاق المضيق، قد تهدد سلامة وأمن الممر الجديد، وقد تؤثر بشدة على نقل البضائع والطاقة عبر الممر، مما قد يؤدي بالتالي إلى إعاقة عمله بسلاسة، كما أن الدعم الإيراني للأنشطة غير النظامية في جميع أنحاء الشرق الأوسط يثير قلقاً دولياً؛ إذ يمكن لهذه الأنشطة أن تهدد أمن الممر الجديد. [15]

3) موقف إيران من ممر طريق التنمية العراقي

أحد الممرات الإقليمية المهمة لإيران هو طريق التنمية العراقي. استضافت العاصمة العراقية بغداد، في أيار/مايو 2023، مؤتمراً إقليمياً لوزراء النقل لدول الخليج وإيران وسورية وتركيا والأردن، فضلاً عن ممثلين من الاتحاد الأوروبي والبنك الدولي. وقد خُصص المؤتمر بشكل أساسي لطرح خطة الحكومة العراقية إنشاء ما تسميه بـ "طريق التنمية"، وهو مشروع استراتيجي ضخم يهدف إلى جعل العراق ممراً لانتقال البضائع والسلع بين آسيا وأوروبا.

طريق التنمية تشمل الدول المدعوة للاستثمار في المشروع كلاً من السعودية والإمارات وقطر والكويت وسلطنة عمان والأردن وسوريا. وتبلغ تقديرات الميزانية الاستثمارية لمشروع "طريق التنمية" 17 مليار دولار، تشمل بناء عدة مدن صناعية وسكنية في العراق على جانبي الطريق. ويتكون الجدول الزمني للمشروع من ثلاث مراحل، تنتهي الأولى عام 2028 والثانية 2033 والثالثة 2050. وتم حتى الآن إنجاز 40% من المرحلة الأولى، والتي تستهدف قدرة أولية لقطارات

14. محمد الزغول، «الممرّ الاقتصادي الهندي-العربي-الأوروبي: هل يدفع إيران لتشكيل «تحالف خاسرين» في المنطقة؟»، مركز الإمارات للسياسات، 18 سبتمبر 2023، على الرابط:
https://epc.ae/ar/details/brief/almmr-alaiqtisadi-alhindi-alarbi-al-uwrubi

15. سامية بيبرس، «الممر الاقتصادي الجديد بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا...وانعكاسات حرب غزة عليه»، شؤون عربية، 11 كانون الأول/ديسمبر 2023، العدد 196، على الرابط: https://arabaffairsonline.com

الشحن تبلغ 3.5 مليون حاوية و22 مليون طن من البضائع السائبة سنوياً. ووفقاً للتقديرات العراقية، من المتوقع أن تبلغ الأرباح السنوية للقناة الجافة 4.8 مليار دولار، ما سيساهم في تنويع مصادر الاقتصاد العراقي المعتمد على النفط، بالإضافة إلى توفير نحو 100 ألف وظيفة.



لكنّ المشروع يواجه تحديات داخلية، في مقدمتها الحفاظ على الاستقرار الأمني في العراق، والانقسام السياسي، وانتشار الفساد، فضلاً عن الخلافات المحتملة مع حكومة إقليم كردستان التي تعتقد أن مخطط المشروع تعمّد إقصاء الإقليم من مساره البري. كما أن انزعاج إيران من المشروع يمكن أن يدفع حلفاءها إلى تعطيل بناء الممر. [16]

دعمت الجمهورية الإسلامية الإيرانية، باعتبارها جارة وشريكة اقتصادية للعراق، مشروع طريق التنمية بعد عقد اجتماع إقليمي في بغداد. وفي هذا الصدد أكد وكيل وزارة النقل في إيران شهريار أفندي زاده، أن مشروع طريق التنمية فرصة لدول المنطقة. وقال شهريار أفندي زاده يوجد الكثير من الإمكانيات والفرص في قضية ممرات السكك الحديدية، شمال جنوب، وممرات شرقية غربية لجميع دول المنطقة مثل إيران والإمارات والعراق والسعودية وتركيا وعمان، والتي تمثل فرصة في

16. «هل يكون الممر الهندي بديلا غربيا لطريق الحرير الصيني»، صحيفة العرب، 2023، على الرابط: https://alarab.co.uk

مجال نقل البضائع، لافتاً إلى أن دور السكك الحديد مهمة جداً، وهذا المشروع الجديد في العراق سيكون له دور ممتاز في نقل البضائع. وأضاف أفندي زاده خلال مؤتمر وزراء النقل في بغداد، أن "المشروع الكبير بين العراق وإيران هو ربط سكك الحديد من الشلامجة إلى البصرة"، مؤكداً أن "العمل بالمرحلة التفصيلية لهذا المشروع ستبدأ خلال الأيام المقبلة". وتابع أفندي زاده أن "إيران لها دور في مجال الترانزيت ونقل البضائع إلى روسيا ودول آسيا الوسطى، ونتطلع للعمل المشترك في المجالات الجديدة للتعاون خاصة في نقل البضائع إلى أوروبا عبر إيران أو العراق، وهي تمثل فرصة ممتازة لجميع دول المنطقة لتنتفع من مشروع طريق التنمية في نقل البضائع بشكل عام".

على الرغم من أن الممرات بشكل عام تعكس المنافسة الجيوستراتيجية، بالإضافة إلى المصالح التجارية. ولذلك، أثيرت هذه القضية دائماً في تصريحات المسؤولين في جمهورية إيران الإسلامية. فعلى سبيل المثال، يعتقد علي حسيني، رئيس لجنة النقل والخدمات اللوجستية في غرفة التجارة الإيرانية، أن ميناء الفاو سيصبح منافساً رئيسياً لإيران في المستقبل، الأمر الذي من المحتمل أن يكون له تأثير سلبي على طريق العبور من إيران إلى تركيا. بمعنى آخر، يمثل المشروع الكبير لميناء الفاو العراقي تحدياً مهماً لجهود إيران لتطوير ميناء تشابهار وترسيخ مكانته كمركز عبور إقليمي. ويعتبر أن أفضل طريق للوصول المباشر لتركيا إلى دول مجلس التعاون هو عبر إيران؛ وقد استبدل هذا الممر العراق بإيران، مما يعني تجاوز إيران وتزويد تركيا بحضور أكبر في الخليج. وسيركز أيضاً على دور إيران المحدود في العبور والتجارة الدولية بسبب موقعها المركزي وموقعها في الممرات الشرقية والغربية والشمالية والجنوبية.

ومع ذلك، وعلى الرغم من مميزاتها الطبيعية، لم تتمكن إيران من أن تصبح مركزاً استراتيجياً مهماً لنقل البضائع؛ بسبب سلسلة من العوامل، بما في ذلك العقوبات الاقتصادية، والبنية التحتية القديمة للنقل، وخاصة خطوط السكك الحديدية والموانئ. وبناءً على ذلك، فإن لدى إيران مخاوف كبيرة بشأن احتمال إضعاف موقفها في تجارة الترانزيت، وكلها تؤكد عزلة إيران الدولية وتأثير العقوبات.

وفي وقت سابق، أعلن حميد حسيني، الأمين العام لغرفة التجارة الإيرانية العراقية المشتركة، على صفحته X (تويتر سابقاً) أن "الحكومة العراقية ستقدم أموالا لمشروع خط سكة حديد الفاو بطول 2200 كيلومتر إلى تركيا في موازنة 2023، لكن لربط خط سكة حديد الشلامجة بالبصرة

غير راغبة في التعاون والمشاركة لمسافة 35 كيلومتراً!"

ويعتقد علي حسيني، الرئيس السابق للجنة غرفة النقل الإيرانية، أن العراق ربما لا يكون لديه رغبة كبيرة في مشروع السكك الحديدية المشترك مع إيران (البصرة – الشلامجة)، وقد أوضح مواقفه. ويؤكد أنه حان الوقت لكي توضح السلطات الإيرانية. ويعتقد علي حسيني، إن العراق وضع هدفاً استراتيجياً ومهما لنفسه في الوقت الراهن، وهو ميناء الفاو الذي قيد الإنشاء من قبل الإيطاليين، وهم يريدون أن يتخذوا ممراً من الفاو إلى تركيا، الذي يمتد بموازاة الممر الشمالي والجنوبي لإيران.

هناك وجهات نظر متعددة في إيران بشأن طريق التنمية العراقي. للوهلة الأولى، تتوافق هذه الخطة مع مصالح إيران، مما قد يؤدي إلى فرص لإيران. على سبيل المثال، تعتقد بعض الصحف أن نظرة الحكومة الإيرانية للعراق تختلف عن الدول الأخرى في المنطقة؛ لأن هاتين الدولتين المتجاورتين تربطهما العديد من الروابط المشتركة مع بعضهما البعض. ويمكن أن تكون المزايا الجيوسياسية للعراق جسراً لتحقيق أهداف الجمهورية الإسلامية الإيرانية. في غضون ذلك، يمكن اعتبار تفعيل ربط ميناء الفاو بسوريا أحد هذه الأهداف، ويحقق نوايا إيران بشكل مختلف. بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يحقق ميناء الفاو إنجازات مهمة لإيران في مجال العبور وتسهيل تصدير البضائع إلى إيران أو تصدير البضائع من إيران. على سبيل المثال، إذا اكتمل خط السكك الحديد من تشابهار إلى زاهدان، فيمكنه أيضاً استكمال خط السكك الحديد بين الشرق والغرب في إيران، والذي يمكن ربطه بخط السكك الحديد الشلامجة – البصرة. وعلى هذا الأساس سيتم إنشاء شبكة سكك حديدية واسعة تربط شرق آسيا عبر إيران بالعراق، ومن هناك إلى أوروبا. يمكن لهذا المشروع أن يكمل مشروع الممر الجنوبي الشمالي لإيران، والذي سيربط ميناء تشابهار وبندر عباس بأستارا في شمال غرب إيران وعشق آباد في شمال شرق إيران. وفي الوقت نفسه، كما قيل، تتوقع إيران أن يقبل العراق ممر طريق البصرة وخط السكك الحديدية إلى حدود سوريا، بحيث يتم بهذه الطريقة أيضاً ربط خط السكك الحديدية الإيراني بموانئ البحر الأبيض المتوسط في سوريا ولبنان. ويمكن لطهران الاستفادة من طريق التنمية العراقي في حال تنفيذه، فمثلاً يمكن تصدير النفط الإيراني من ميناء البصرة إلى تركيا في هذا الإطار، وربما تعزيز التعاون بين طهران وبغداد وأنقرة في هذا المجال.

إلا أن قسماً كبيراً من وسائل الإعلام الإيرانية تعتبر طريق التنمية العراقي، مشروعاً منافساً لخطط إيران، وأن تطويرها وتنفيذها سيكون له تحديات وخسائر لإيران. فبسبب عنق الزجاجة

الجيوسياسي، يبحث العراق عن بناء ميناء الفاو الكبير ليصبح ممراً دولياً مهماً. الممر الذي يشار إليه بمبادرة "طريق التنمية". يبدأ هذا الممر من ميناء الفاو، ويصل إلى الدول الأوروبية مروراً بتركيا وهو قادر على تغطية أسواق شرق البحر الأبيض المتوسط من غرب العراق. فإن إنجاز مثل هذا المشروع يمكن أن يدخل العراق في سياق المعادلات الدولية والإقليمية، ويزيد الثقل الجيوسياسي لهذا البلد. وتحاول جمهورية إيران الإسلامية، كجميع دول العالم، توسيع تجارتها عبر العراق وتعزيز مكانتها كمركز للعبور التجاري ونقل الركاب والبضائع. كما تسعى هذه الدولة إلى تسريع خط السكة الحديدية بين الشلامچة – البصرة إلى الحكومة العراقية. ومن ناحية أخرى، تعطي إيران الأولوية لموانئها. ولهذا السبب، هناك اعتقاد بأن إيران غير مهتمة بنجاح مشروع ميناء الفاو، وتعتبره تهديداً لموانئها. وبشكل عام، فإن إنشاء ميناء الفاو كميناء محوري في الخليج، وفي جوار إيران، فضلاً عن إمكانية استكمال مبادرة "طريق التنمية"، سيكون له عواقب على الجمهورية الإسلامية الإيرانية.[17]

ويسعى العراق إلى تغيير الطريق التجاري الرئيسي مع إيران، ومن خلاله إلى قناة الفاو، مما يحول هذا البلد إلى مركز تجاري في المنطقة الواقعة بين الخليج وأوروبا. ومثل هذا الشروع لا يضعف موقع إيران الجيوسياسي فحسب، بل يعزز أيضاً منافسي إيران الإقليميين، وخاصة تركيا، الذين يمكن رؤية آثارهم ضد إيران في العديد من الممرات الإقليمية، ويزيد من ثقلها الجيوسياسي. وإذا لم تأخذ إيران زمام المبادرة للاستفادة من هذا المشروع، فمن الممكن أن يكون هذا الطريق بمثابة منافس لممر الشمال والجنوب لربط جنوب شرق آسيا بأوروبا. من ناحية أخرى، فإن دور هذا الطريق في تجارة الطاقة يمكن أن يوفر أساساً لأوروبا لتجاهل قدرة إيران على إنتاج الطاقة، وبعبارة أخرى، من خلال استقرار طريق عبور الطاقة من الخليج إلى أوروبا عبر طريق العراق، يمكن لإيران وهي مستبعدة عمليا من خيارات إمدادات الطاقة في أوروبا على المدى الطويل وبصرف النظر عن هذا، فإن ظهور الفاو كأكبر ميناء في غرب آسيا يؤدي إلى مزيد من التهميش للموانئ الجنوبية لإيران.

وفي هذا الصدد يقول الخبير الإيراني في مجال النقل، علي ضيايي في حديثه مع صحيفة "الشرق"، إنه لا ينبغي بناء مشروع سكة حديد فاو إلى تركيا؛ لأن هذا المشروع ليس مبادرة العراقيين، وقد تركته أمريكا وتركيا في حضن العراق. وبهذا المشروع واللوبي التركي والأميركي يصبح العراق طريقاً بين الشمال والجنوب، ويحل محل إيران. وفي الواقع، بهذا المشروع يتم تجاوز الممر الإيراني

17. اميررضا مقومي، «الاستثمار في طريق تنمية العراقي ما عدا إيران» (سرمايه‌گذارى در جاده «توسعه عراق» منهاى إيران) ، صحيفة فرهيختكان، 2 آذار/مارس 2024، ص 8.

رسمياً، وهذا يتعارض مع المصالح الوطنية الإيرانية.[18]

وفي هذا الصدد، كتبت صحيفة "الشرق" كشف العراق مؤخراً عن الممر البديل لإيران في قمة إقليمية؛ ومن المفترض أن يؤدي الممر الذي تبلغ تكلفته 17 مليار دولار، والذي تمت دراسته وتنفيذه من قبل الإيطاليين والفرنسيين، إلى تقصير طريق عبور البضائع من جنوب آسيا إلى أوروبا من خلال ربط دول الخليج بتركيا؛ ومن ثم إلى أوروبا. ويحدث هذا في حين لم يكن العراق تحت وطأة ربط سكك حديدية بخط السكك الحديدية الإيراني منذ نحو عقدين من الزمن؛ طريق قصير طوله 30 كيلومترا فقط، وتكلفته 250 مليون دولار فقط. في الواقع، أن العراق ابتعد عن شراكة الترانزيت مع إيران من خلال تخصيص أموال لمشروع إيران المنافس، وهو طريق التنمية، وعدم تخصيص أموال لخط السكة الحديد المشترك مع إيران، وهو البصرة– الشلامجة. لذلك، بدلاً من الصمت، يجب على إيران أن تتحرك وتضغط على العراق.[19]

كما كتب موقع "اقتصاد "24 في هذا الصدد: رغم أن العراق وافق على ربط سكك حديده الوطنية بإيران، إلا أنه يؤكد باستمرار أن هذه السكة الحديدية لن تكون خط سكة حديد عبور، ولن تستخدم إلا لأغراض الركاب. ودفعت هذه القضية بعض المحللين الإيرانيين إلى القول إنه على الرغم من توقيع مذكرة التفاهم بشأن الخط الحديدي بين إيران والعراق، إلا أن العراقيين ليس لديهم رغبة كبيرة في دفع مشروع البصرة – الشلامجة إلا في ظل الظروف العراقية.[20]

وفي هذا الصدد، يكتب الموقع التحليلي "دبلوماسية الإيرانية" أن الحقيقة هي أن ما نشهده بين إيران والعراق هو وجود خلافات في الرأي بين الجانبين. بالنسبة للجانب العراقي، الأولوية الآن ليست سوى الممر المعروف بطريق التنمية. ممر يبدأ من ميناء البصرة جنوباً، وعلى الساحل البحري الوحيد للعراق، ويمتد شمالاً حتى حدود تركيا. وما حدده العراق لنفسه في المرحلة المقبلة هو ربط حدوده البرية مع السعودية لربط هذا البلد بطريق التنمية. ولهذا الغرض، أنشأ العراق معبرين جديدين على الحدود مع السعودية، وهو بصدد بناء طريقين وطنيين من السعودية إلى أراضيه.

18. «الكشف عن الممر الذي يحل محل ممر إيران الشمالي الجنوبي في العراق» (رونمايى كريدور جايگزين كريدور شمال به جنوب ايران در عراق)، صحيفة الشرق، 29 أيار/مايو 2023، على الرابط:
https://www.sharghdaily.com 100/881727

19. المصدر السابق.

20. «العراق منافس لممر الشمال والجنوب» (عراق رقيب كريدور ترانزيتى شمال به جنوب) ، الاقتصاد 24، 18 أيلول/سبتمبر 2023، على الرابط: https://eghtesaad24.ir/fa/news 209727/

ويتوقع العراقيون أن يتمكنوا من ربط دولة الإمارات العربية المتحدة بهذا المشروع في المستقبل. وقد حددوا استثمارات أجنبية بقيمة 17 مليار دولار لهذا المشروع، ودعوا العديد من الشركات الأوروبية بما في ذلك إيطاليا وفرنسا وألمانيا للاستثمار فيه. هذا المشروع مهم جداً للعراقيين لدرجة أنه في كل اجتماع دبلوماسي، فإن أحد المواضيع التي يطرحونها هو كيفية مشاركة الدول في هذا المشروع. يحظى هذا المشروع بدعم قوي من تركيا، وقد حققت هذه الدولة لنفسها فوائد كبيرة من هذا المشروع. كما أن للأتراك أحلاماً طموحة مع العراقيين في هذا المشروع. ويستثمر العراق حالياً بشكل كبير في ميناء الفاو، باعتباره أكبر موانئه، ويتوقع أن يدخل هذا الميناء حيز التشغيل قريباً، ويحلم بجعل هذا الميناء أكبر ميناء في الخليج. ويعتبر ميناء الفاو نفسه منافسا لميناء مبارك الكويتي وميناء جبل علي الإماراتي.[21]

بينما يتحدث الجانب الإيراني عن ربط مشروعه السكة الحديدية بسوريا بعد العراق، ويتوقع تشكيل ممر شرقي غربي يصل إيران إلى شواطئ البحر الأبيض المتوسط. وبهذه الطريقة، فإن امتلاك إيران الساحلي لأهم بحرين في العالم، بحر قزوين والخليج، مع وصولها إلى البحر الأبيض المتوسط، لا يجلب فوائد كبيرة لإيران فحسب، بل يجلب أيضاً منافع اقتصادية وجيوسياسية واقتصادية كبيرة. الحلم السياسي لإيران، الذي يتجرأ على ذلك، يمكن القول إنه سيعطي إيران مكانة تاريخية استثنائية. ومن الواضح مدى أهمية هذا الحلم الكبير، فله أعداء كبار، على رأسهم إسرائيل والولايات المتحدة الأمريكية. وبطبيعة الحال، ستشعر دول مثل المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة أيضاً بالقلق إزاء ذلك، لأنه سيزيد بشكل كبير من نفوذ إيران في المنطقة. وتركيا التي تعتبر نفسها المنافس الاستراتيجي لإيران في المنطقة، تعرف إلى أي حد يمكن أن يشكل هذا المشروع قفزة لإيران ضدها.

مشروع الشرق والغرب، المهم جداً بالنسبة لإيران، لا يشكل أولوية بالنسبة للعراقيين. علاوةً على ذلك، فإنهم يعتبرون مشروع إيران الشرقي الغربي منافساً لطريقهم التنموي. وحتى لو كان هذا المشروع مكملاً لمشروع الطريق التنموي، فإن الأولوية بالنسبة للعراقيين هو طريق التنمية، وربما يفكرون لاحقاً في مشروع الشرق والغرب والربط بسوريا.

21. علي موسوي، «حلم إيران الكبير منافس لمشروع طريق التنمية العراقي» (رویای بزرگ ایران رقیبی برای پروژه جاده توسعه عراق)، الدبلوماسية الإيرانية، 9تشرين الأول/ أكتوبر 2023، على الرابط:
/http://www.irdiplomacy.ir/fa/news 2022224

والنقطة التي لا ينبغي تجاهلها هنا هي أن إيران مستعدة للوقوف في وجه أعدائها مثل إسرائيل ودفعهم إلى الوراء، ولديها الإرادة اللازمة للقيام بذلك، في حين أن أياً من دول المنطقة، بما في ذلك العراق وتركيا والسعودية العربية والإمارات العربية المتحدة، لا أحد منهم لديه مثل هذه الإرادة. وهنا يتبين لنا أن سبب اختلاف الرأي بين إيران والعراق حول خط سكة حديد الشلامجة – البصرة هو اختلاف وجهات النظر الاستراتيجية، وهو أمر مهم وحيوي للغاية للجانبين.[22]

في الحقيقة، إحدى مخاوف إيران فيما يتعلق بالطريق التنمية العراقي هو الجانب الأمني. حيث تعتقد بعض وسائل الإعلام الإيرانية أنه مع إدخال ميناء الفاو وكثافة السفن التجارية (وأحياناً التجسسية) في شمال الخليج، فإن احتمال الاضطرابات في هذه المنطقة ستزداد. ويمكن لأعداء إيران الإقليميين، بما في ذلك الولايات المتحدة وإسرائيل، استخدام هذه القضية لعزل إيران وتشكيل تحالفات بحرية، فضلاً عن زعزعة استقرار البيئة المحيطة بإيران. كما أن مثل هذا الأمر يجعل من الصعب على البحرية التابعة للحرس الثوري الإيراني مراقبة المنطقة. [23] وبصرف النظر عن ذلك، تعتقد بعض وسائل الإعلام الإيرانية أن لا ينبغي تجاهل العواقب البيئية لبناء ميناء الفاو الكبير. ومع إنشاء ميناء الفاو الجديد وأنشطة التجريف، فضلاً عن مرور العديد من السفن التجارية في هذه المنطقة، قد تزيد المخاطر البيئية، ويزداد اقتصاد السكان الأصليين لهذه المنطقة الذين يكسبون عيشهم من صيد الأسماك.

22. المصدر السابق.

23. اميررضا مقومي، المصدر السابق.

الخاتمة

هناك منافسة جيواقتصادية وجيوسياسية كبيرة على مشاريع الترابط التجاري الإقليمي، إذ إن بعض الدول تعارض طريق التنمية، أو تظل غير داعمة له. وقد حاولت إيران دائماً أن تلعب دوراً مهماً في الممرات الإقليمية والدولية، لذلك عارضت أي مشروع جديد يضعف مكانة إيران الجيوسياسية، ولا تلعب إيران دوراً في هذه الممرات. وسبق أن أظهرت إيران رغبة باستخدام آليات ضغط أمنية وسياسية للتأثير على المشاريع التي تراها مضرة من الناحية الاقتصادية. فعلى سبيل المثال، أعربت طهران مراراً وتكراراً عن معارضتها فيما يتعلق بممر زنغزور.

وفيما يتعلق بمشروع طريق التنمية العراقي، رغم دعم وكيل وزارة النقل في إيران شهريار أفندي زاده، لهذا المشروع، لأنه يمثل فرصة لدول المنطقة، ولكن يشعر الخبراء ووسائل الإعلام الإيرانية بالقلق من فقدان إيران ثقلها في المجال الجيوسياسي وإقصاء إيران من الممرات الإقليمية والدولية وتعزيز المنافسين الإقليميين الآخرين. وفي هذا السياق، يرى أستاذ العلوم السياسية في جامعة البصرة، كارم الصباح، «تمثّل المصالح الإيرانية واحدةً من أكبر تحديات المشروع على المستوى الإقليمي، فإيران التي تسعى منذ فترة طويلة إلى الربط السككي بين ميناء الخميني ومدينة اللاذقية في سوريا، مروراً بمدينة البصرة حيث ميناء الفاو الكبير، تتخوف من تحول العراق إلى قوة إقليمية في مجال النقل والتجارة البحرية والبرية، حيث يضعف ذلك من مناطق نفوذها وحظوظها في المنافسة الإقليمية، ويسبب لها الكثير من الخسائر المفترضة، في ظل الحديث عن ضرورة مراجعة عقود الغاز الإيراني إلى العراق، وتمكين العراق من استغلال ثرواته الطبيعية». [24]

مقترحات سياسية

وبما أن إيران لاعب قوي ومؤثر في المنطقة، فإن العراق يحتاج إلى التعاون والتنسيق مع طهران لتطوير هذا الممر. قلق إيران وخوفها من ممر التنمية العراقي يشمل العديد من الأسباب السياسية والاقتصادية والأمنية.

يعد العراق أحد الشركاء التجاريين الرئيسيين لإيران، لذلك هناك قلق من أنه في المستقبل، مع استخدام ممر التنمية، سيكون هناك تغيير في شركاء العراق التجاريين. لذلك، يجب إعطاء هذا

24. عبد العزيز الفضالي، «طريق التنمية العراقي... هل تتركه إيران يعبر بسلام؟»، رصيف 22، 8آب/ أغسطس 2023، على الرابط: https://raseef22.net/article 1094410

التأكيد لإيران بأن تجارة العراق مع إيران هي أولوية، ويجب إعداد خطة لزيادة حجم التبادلات التجارية على المدى الطويل.

هناك وجهة نظر في إيران مفادها أن إيران تم إهمالها تماماً في مشروع طريق التنمية، على عكس جيرانها الآخرين. ولذلك، يبدو إعطاء إيران دوراً في مشاريع الفاو الاستثمارية، ويجب أيضاً دعوة الشركات الإيرانية للمشاركة في مشروع تطوير الفاو.

هناك قلق آخر لإيران فيما يتعلق بمشروع ميناء الفاو الكبير وهو القضايا التلوث، وتزايد المخاطر البيئية. ولذلك فإن التعاون بين العراق وإيران في مجال البيئة هو عمل ضروري.

كما أن أحد أسباب مخاوف إيران بشأن الممرات الإقليمية الجديدة، بما في ذلك ممر التنمية، هو المسألة الأمنية. ولذلك يجب أن تطمئن إيران إلى أن ميناء الفاو لن يصبح مركزاً ومكاناً وقاعدة للتجسس. وينبغي أيضاً أن تتأكد إيران من أن هذا الميناء لن تستخدمه السفن العسكرية التابعة لحلف شمال الأطلسي والولايات المتحدة الأمريكية.

المصادر:

- اميررضا مقومي، «الاستثمار في طريق تنمية العراقي ما عدا إيران» (سرمايه‌گذارى در جاده «توسعه عراق» منهاى إيران)، صحيفة فرهيختكان، 2 آذار/مارس 2024، ص 8.
- تيان زنجبينج، «مكانة إيران في مبادرة الحزام والطريق والتعاون الصيني الإيراني»، موقع سيتاوا، 16 تموز/يوليو 2021، على الرابط:

https://www.seetaoa.com/list 127.html

- حسن نورعلي وعباس أحمدي، «تحليل الدور الجيوسياسي لإيران في الممرات الدولية» (واكاوى نقش ژئوپليتيكى إيران در كريدورهاى بين‌المللى)، أبحاث الجغرافيا البشرية، رقم 54، العدد 3، خريف 2022، ص 1175.
- زهرا مشفق، «إضعاف موقف إيران في الممرات الدولية» (تضعيف جايگاه إيران در كريدورهاى بين‌المللى)، الأمن الاقتصادي، العدد الثالث، صيف 2019، ص 52.
- سامية بيبرس، «الممر الاقتصادي الجديد بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا...وانعكاسات حرب غزة عليه»، شؤون عربية، 11 ديسمبر 2023، العدد 196، على الرابط:

https://arabaffairsonline.com

- ضياء عودة، «استراتيجي لتركيا وتهديد لإيران.. ما قصة ممر زنغزور؟»، الحرة، 3 أكتوبر 2023، على الرابط: https://www.alhurra.com/syria/2024/04/07
- عبدالعزيز الفضالي، «طريق التنمية العراقي... هل تتركه إيران يعبر بسلام؟»، رصيف 22، 8 أغسطس 2023، على الرابط: https://raseef22.net/article/1094410
- علي موسوي، «حلم إيران الكبير منافس لمشروع طريق التنمية العراقي» (روياى بزرگ إيران رقيبى براى پروژه جاده توسعه عراق)، الدبلوماسية الإيرانية، 9 أكتوبر 2023، على الرابط: http://www.irdiplomacy.ir/fa/news/2022224

- محمد الزغول، «الممرّ الاقتصادي الهندي-العربي-الأوروبي: هل يدفع إيران لتشكيل «تحالف خاسرين» في المنطقة؟»، مركز الإمارات للسياسات، 18أيلول/سبتمبر 2023، على الرابط:

https://epc.ae/ar/details/brief/almmr-alaiqtisadi-alhindi-alarbi-al-uwrubiy

- «إيران تفعّل ممراً شمال – جنوب الدولي.. هل يصبح بديلا لقناة السويس؟»، الجزيرة نت، 23 تموز/يوليو 2022، على الرابط:

https://www.aljazeera.net/ebusiness/2022/6/23

- «علاقات الصين مع إيران بعد انتخاب إبراهيم رئيسي»، مركز الإمارات للسياسات، 7 تموز/ يوليو 2021، على الرابط:

https://epc.ae/ar/details/scenario/alaqat-alsiyn-ma-a-iran-baed-aintikhab-ebrahim- raisi#_ftn1

- «سفير الصين لدى طهران: إيران ستلعب دوراً مهماً في مبادرة الحزام – الطريق»، وكالة إرنا، 19 آذار/مارس 2023، على الرابط: https://ar.irna.ir/news 85061554/
- «هل يكون الممر الهندي بديلا غربيا لطريق الحرير الصيني»، صحيفة العرب، 2023، على الرابط: https://alarab.co.uk
- «الكشف عن الممر الذي يحل محل ممر إيران الشمالي الجنوبي في العراق» (رونمايى كريدور جايگزين كريدور شمال به جنوب ايران در عراق)، صحيفة الشرق، 29 أيار/مايو 2023، على الرابط: https://www.sharghdaily.com 100/881727
- «العراق منافس لممر الشمال والجنوب» (عراق رقيب كريدور ترانزيتى شمال به جنوب)، الاقتصاد 24، 18أيلول/سبتمبر 2023، على الرابط:

https://eghtesaad24.ir/fa/news 209727